



# Comune di Muggiò

Provincia di Monza e Brianza



## PIANO URBANO DEL TRAFFICO E PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

### Fase 3

## PIANO DELLA MOBILITA' CICLABILE

Gennaio 2007

### Progettisti

*Arch. Sandro Gnetti*  
*Monza*

*Ing. Massimiliano Valsecchi*  
*Lecco*

---

*Collaboratori:*

*Pianif . Bossi Laura*

*Geom. Lombardi Matteo*

## PREMESSE

La pianificazione e la progettazione degli itinerari ciclabili è regolamentata dalle norme contenute nel Decreto Ministero LLPP n.° 557 del 30/11/1999 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” che al Capo I°, Art.3, c.1 recita:

Art. 3 - Strumenti di pianificazione

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano e' ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

Il presente Piano della Mobilità Ciclabile del Comune di Muggiò è pertanto impostato come Piano di Settore del Piano Urbano del Traffico che lo ricomprende integrandolo nelle proprie previsioni.

Per meglio ordinare il testo sono state qui replicate le parti delle Relazioni delle precedenti fasi di studio 1 e 2 riguardanti la ciclabilità.

# 1.0 RICOGNIZIONE

## 1.1 SVILUPPO ATTUALE DELLA RETE CICLABILE

Si è provveduto ad eseguire un censimento puntuale di tutti i percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti in Muggiò, realizzando un fascicolo di inventario di 54 schede, numerate secondo le indicazioni riportate in una tavola generale di tutto il Comune.

In ogni scheda sono catalogati gli elementi tecnici descrittivi di ogni infrastruttura, la localizzazione nell'urbanizzato e un breve rilievo fotografico.

Nel novero delle infrastrutture censite si sono inseriti anche alcuni percorsi esistenti che sono normati a usi solo pedonali, per i quali si valuterà una eventuale riconduzione a usi anche ciclabili, se possibile e con gli opportuni accorgimenti.

Va segnalato che la quasi totalità dei percorsi ciclabili esistenti a Muggiò è in promiscuità con i transiti pedonali, salvo due eccezioni intorno alla COOP e in via Monte Grappa, dove esiste un marciapiede per i pedoni. Nel censimento sono stati definiti "ciclopedonali" tutti i percorsi che non presentavano questa opportunità, anche se la segnaletica li definisce solo ciclabili.

In sostanza si è voluta individuare tutta la provvista di opere già fatte, indipendentemente dalla loro situazione funzionale, creando le premesse per una loro rivisitazione in sede di pianificazione .

Dal censimento si evincono i dati singoli e totali riportati nella tabella seguente:

**PERCORSI CICLABILI O CICLOPEDONALI ESISTENTI A MUGGIO' - 2006**

N°	LUOGO O VIA	LATO	LUNGH.	BICI	LARGH.
01	Canale Villoresi	sud	ml. 1.810,00	si	ml. 2,50
02	via Milano est	est	ml. 500,00	si	ml. 2,50
03	via Fratelli Bandiera	sud-est	ml. 800,00	si	ml. 2,20
04	via Karl Marx	est e ovest	ml. 1.280,00	si	ml. 2,20
05	via Sondrio est	nord	ml. 400,00	si	ml. 2,20
06	via Mazzini	nord	ml. 560,00	si	ml. 2,50
07	via Italia	sud	ml. 820,00	si	ml. 2,50
08	via Monte Grappa	sud	ml. 450,00	si	ml. 2,50
09	via Europa est	est	ml. 370,00	no	ml. 1,20
10	via Europa ovest	ovest	ml. 230,00	si	ml. 2,00
11	parco nord - sud	nord-sud	ml. 655,00	si	ml. 3,00
12	via del parco	est - ovest	ml. 560,00	si	ml. 3,00
13	via G. Falcone	est	ml. 900,00	si	ml. 2,20
14	via Pavia nord	nord	ml. 600,00	si	ml. 2,40
15	via Pavia sud	sud	ml. 620,00	si	ml. 2,20
16	via Figini sud	est e ovest	ml. 1.200,00	si	ml. 2,20
17	via dell'Artigianato	nord e sud	ml. 520,00	si	ml. 2,20
18	via Alende sud	ovest	ml. 280,00	si	ml. 2,50
19	viale della Repubblica nord - est	nord	ml. 580,00	no	ml. 2,00
20	via Manara via Moro esterna	-	ml. 330,00	si	ml. 2,50
21	via Manara via Moro interna	-	ml. 325,00	no	ml. 2,00
22	via Cadorna via Manara via Moro	-	ml. 255,00	no	ml. 2,00
23	via Grandi via De Gasperi	nord - ovest	ml. 150,00	si	ml. 2,50
24	via Solferino	est - sud	ml. 180,00	si	ml. 2,30
25	via Montessori	ovest	ml. 260,00	si	ml. 1,90
26	Cascina Prati	est - ovest	ml. 340,00	si	ml. 3,00
27	via Robecchi	est	ml. 130,00	si	ml. 2,00
28	via San Carlo	est - ovest	ml. 60,00	si	ml. 4,00
29	via Libertà nord	ovest	ml. 110,00	si	ml. 2,00
30	via Libertà centro	sud - est	ml. 150,00	si	ml. 2,00
31	viale A. Casati	sud	ml. 140,00	si	ml. 3,00
32	da via Manzoni a via Silvio Pellico	est - ovest	ml. 100,00	no	ml. 2,50
33	Via Vigevano	nord - sud	ml. 420,00	si	ml. 2,20
34	piazza Grassi		ml. 200,00	no	ml. 3,00
35	via L. Beethoven	est	ml. 100,00	si	ml. 3,00
36	piazza Nenni	est - ovest	ml. 110,00	no	ml. 2,50
37	da via Sondrio a via del Parco	nord - sud	ml. 200,00	si	ml. 1,70
38	via Sondrio ovest	nord e sud	ml. 400,00	si	ml. 2,20
39	da via Sondrio al Parco	nord	ml. 90,00	si	ml. 3,00
40	via Donizetti	nord	ml. 120,00	si	ml. 2,20
41	via M.K.Gandi	sud	ml. 130,00	si	ml. 2,20
42	palazzi Gandi - Marx	nord - sud	ml. 250,00	no	ml. 3,00
43	da via Legnano a via del parco	nord - est	ml. 115,00	si	ml. 2,20
44	Via Bixio	ovest	ml. 185,00	si	ml. 2,50
45	Madonna del Castagno	est	ml. 170,00	si	ml. 3,00
46	Via Figini nord	-	ml. 85,00	si	ml. 4,00
47	via Alende nord	nord - sud	ml. 160,00	si	ml. 3,00
48	Via King	nord	ml. 170,00	si	ml. 2,20
49	Via la Pira	ovest	ml. 145,00	si	ml. 2,50
50	Velodromo (via robecchi)	ovest	ml. 200,00	si	ml. 2,20
51	Da via Leonardo da Vinci a via Italia	nord - sud	ml. 110,00	no	ml. 2,00
52	da via della Ricostruzione a via Magenta	nord - sud	ml. 150,00	si	ml. 2,00
53	viale della Repubblica nord - ovest	nord	ml. 100,00	si	ml. 1,90
54	viale Rimembranze via Libertà	sud - est	ml. 100,00	si	ml. 3,00

TOTALE PERCORSI CICLOPEDONALI ml. 17.075,00 45

TOTALE PERCORSI SOLO PEDONALI ml. 2.300,00 9

TOTALE DATI ml. 19.375,00 54

## 1.2 ATTUALE PREVISIONE DI NUOVI PERCORSI

I principali nuovi percorsi ciclabili e ciclopedonali attualmente previsti sono:

- percorso ciclabile e pedonale in Viale della Repubblica lato nord ovest, lungo il margine della ex SS527 da via Silvio Pellico al Centro Commerciale COOP verso Nova M. , lungo ml 765, attualmente già appaltato e in fase di completamento
- percorso ciclopedonale in via Milano lato ovest, dal Canale Villoresi a via Donizzetti, per il quale la Regione Lombardia ha già messo a disposizione parte del finanziamento nel quadro degli interventi della L.R. per il Percorso Milano – Ghisallo, in accordo con il Comune di Cinisello Balsamo
- pista ciclabile in via Fratelli Bandiera, nell'ambito di Piano Attuativo di prossima realizzazione
- pista ciclabile in via Giotto/ Tiziano, nell'ambito di Piano Attuativo di prossima realizzazione
- percorso ciclopedonale lungo il Canale Villoresi, prolungamento di quello esistente dal ponte ad ovest presso via della Cascina Grande al confine col Comune di Nova Milanese

## 1.3 IL TRAFFICO CICLABILE ATTUALE

Il traffico di biciclette è stato rilevato nelle medesime sezioni stradali delle indagini al cordone ed interne eseguite in un giorno ferialo medio lavorativo e scolastico dalle 7.30 alle 9.30.

Per la maggior parte dei casi, tale tipo di traffico impegna i tratti stradali in promiscuità con gli altri veicoli.

Nei seguenti punti si indicano, in sintesi, le caratteristiche salienti del traffico rilevato:

- § In media le biciclette costituiscono il **2,7%** del traffico complessivo;
- § i valori assoluti più significativi sono stati rilevati sulle seguenti strade: **via Cavour** (123 bici), **via Milano** (114 bici), **via Mazzini** (100 bici), **via S. Rocco** (90 bici), **via Silvio Pellico** (83 bici);
- § Le strade con la più alta percentuale di traffico ciclabile sul totale dei veicoli risultano essere : **via Cavour** (12,7%), **via S. Rocco** (10,5%), **via Silvio Pellico** (7%), **via Trieste e via Milano** (5,3%);

§ I flussi direzionali con maggior traffico ciclabile si trovano sulle seguenti strade: via Cavour -senso unico (123 bici), via Milano -direzione sud (80 bici), via Mazzini -direzione (69 bici), via S. Rocco -direzione (67 bici);

§ Le strade dove il rapporto tra bici e traffico complessivo rispetto al valore medio risulta più critico (numero di bici elevato rispetto all'incidenza sul traffico complessivo) sono: **via Trieste** (40 bici), **via Falcone** (24 bici), **via Confalonieri** (29 bici).

Le elaborazioni dei dati delle indagini sono rappresentati in forma grafica e tabellare nelle pagine seguenti.

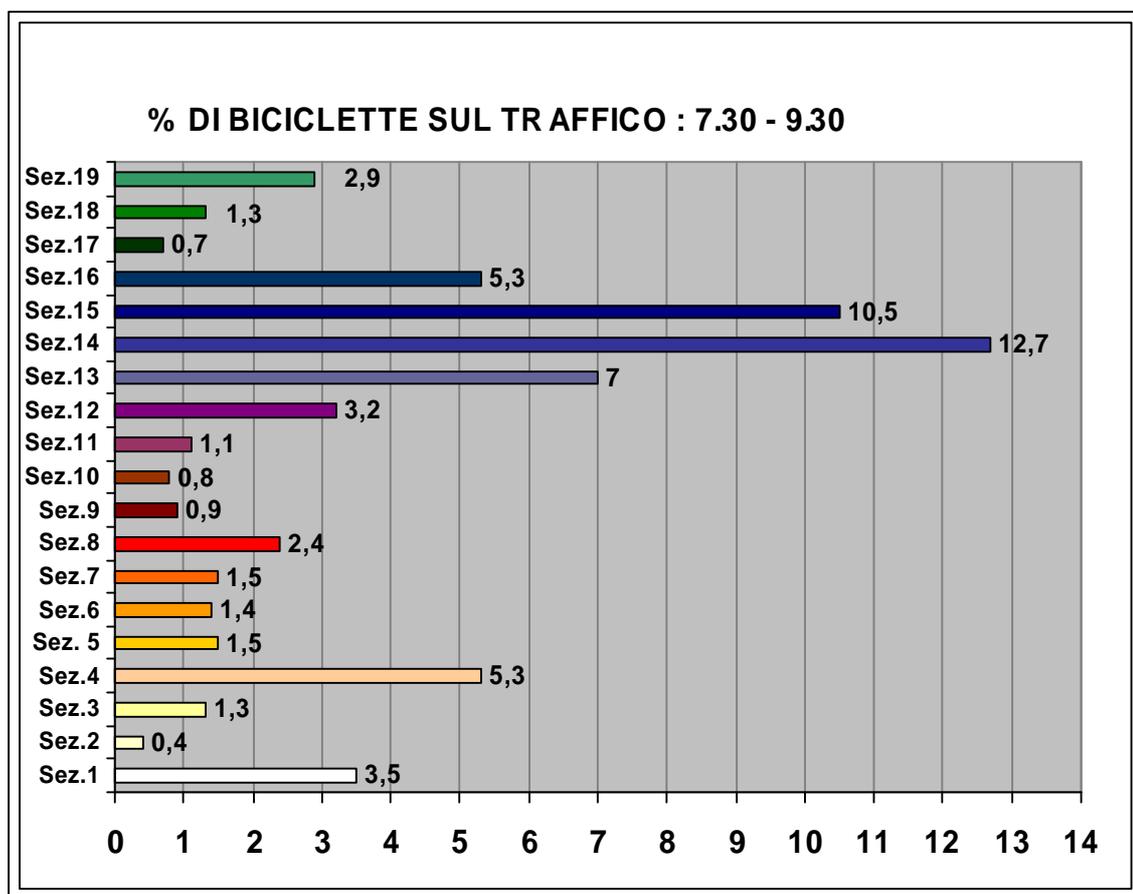


Grafico 9 – Percentuale di biciclette sul volume di traffico: fascia oraria 7.30 – 9.30

<b>TRAFFICO AL CORDONE 7.30 – 9.30 - biciclette</b>				
<b>SEZIONE</b>	<b>DIREZ. A</b>	<b>DIREZ. B</b>	<b>TOTALE 2 DIREZIONI</b>	<b>% SUL TRAFFICO TOTALE</b>
<b>1- Via Mazzini</b>	31	69	100	3.5
<b>2- Via G. D'Annunzio</b>	2	2	4	0.4
<b>3- Via XXV Aprile</b>	25	15	40	1.3
<b>4- Via Trieste</b>	19	42	61	5.3
<b>5- Via Libertà</b>	19	11	30	1.5
<b>6- Via Venezia</b>	2	2	4	1.4
<b>7- Via Monte Grappa</b>	13	7	20	1.5
<b>8- Via Italia</b>	23	13	36	2.4
<b>9- Via Della Repubblica</b>	14	9	23	0.9
<b>10- Via K. Marx</b>	8	9	17	0.8
<b>11- Via Confalonieri</b>	-	29	29	1.1
<b>12- Via Beethoven</b>	19	11	30	3.2
<b>13- Via S. Pellico</b>	34	49	83	7.0
<b>14- Via Cavour</b>	123	-	123	12.7
<b>15- Via S. Rocco</b>	67	23	90	10.5
<b>16- Via Milano</b>	34	80	114	5.3
<b>17- Via Falcone</b>	6	18	24	0.7
<b>18- Via Combattenti</b>	7	17	24	1.3
<b>19- Via A. Casati</b>	22	18	40	2.9

Tab. 21 - Volumi di traffico dalle 7.30 alle 9.30: totale biciclette

## 2.0 DIAGNOSI DEGLI ITINERARI CICLABILI ESISTENTI

Come riscontrato in sede di analisi, Muggiò è già dotata di un buon numero di attrezzature per la ciclabilità del sistema urbano, rappresentate da piste ciclabili o ciclopedonali in sede propria. Si creano pertanto le premesse per un completamento della rete comunale tale da rendere la ciclabilità una risorsa effettiva con caratteristiche di continuità e affidabilità su cui contare, convincendo un sempre maggior numero di abitanti a convertirsi a questo mezzo di spostamento.

La tabella di riassunto dei dati rilevati in sede di analisi dimostra come la dotazione attuale sia piuttosto sviluppata se considerata in relazione alla dimensione del Comune di Muggiò.

Nel novero delle infrastrutture esaminate si possono individuare alcuni percorsi principali fra i quali vanno evidenziati:

a) quelli di valenza sovracomunale o estesi su tutto il territorio comunale:

- § il percorso lungo via Mazzini – viale Repubblica che risulta in parte senza protezione dai veicoli ad est/ 06, non accessibile alle biciclette nella parte centrale/ 19, di imminente realizzazione nel settore ovest; questo tracciato è in continuità con quello proveniente da Monza e può portare al Parco di Monza ad est e a Nova Milanese ad ovest, sarebbe importante garantire la percorribilità ciclabile nel settore centrale/19 e andrebbe previsto un altro analogo anche sul lato sud dell'arteria stradale, anche per collegare fra loro i frontisti posti su quel lato
- § il percorso lungo la sponda sud del canale Villoresi, che è in procinto di venire esteso fino al confine con Nova Milanese ad est e che rappresenta il settore in Muggiò di un itinerario di valenza addirittura regionale, estendendosi dal Ticino all'Adda; allo stato attuale andrebbe integrato nella zona ad est del ponte di via Figini, dove sussiste ancora una seppur ridotta promiscuità coi veicoli; è opportuno considerare che un utilizzo analogo potrebbe essere realizzato anche sulla sponda nord, anche con fini prevalentemente pedonali
- § il percorso lungo via Monte Grappa che ha la vocazione ad estendersi verso est su via Edison
- § il percorso lungo via Italia che porta nel Vecchio Centro di Muggiò e rappresenta la direttrice est – ovest storica
- § le direttrici nord – sud che ora sono ancora con un penalizzante carattere di discontinuità o di insufficienza qualitativa, sia al centro lungo viale Libertà/ via Pellico/ via Europa/ via Milano/ via Confalonieri, sia ad

est da via Falcone alla SS36, fatto salvo che ad ovest dovrebbe intervenire la realizzazione dei percorsi ciclopedonali lungo la costruenda strada intercomunale Desio- Muggiò – Nova; le direttrici nord – sud hanno rilevanza sia come collegamento interquartiere che come attraversamento intercomunale e potrebbero riconnettere le altre precedenti con la stessa SS36, che ha una pista ciclabile propria.

§ va sottolineato che dal punto di vista delle comunicazioni interne va migliorato il collegamento fra la Frazione Taccona e il Centro capoluogo, fra i quali insistono gli effetti spartitori del Canale Villoresi (già dotato però di numerosi attraversamenti ciclopedonali) e soprattutto l'asse della Monza – Saronno

b) quelli riferiti ad uno specifico comparto ( vedi fase di diagnosi - tav. 03 – “ linee guida “ ):

1. nella zona residenziale e di servizi a nord ovest verso Nova e Desio con l'accesso al Centro commerciale della Coop, la RSA, la zona degli interventi di edilizia popolare, a cui si aggiungerà la realizzazione prevista del “ Bosco in città”
2. la rete a nord ovest del Vecchio Centro col Centro Scolastico di via Monte Grappa, il Cimitero e altri insediamenti residenziali
3. il sistema del Vecchio Centro di Muggiò, in buona parte demotorizzato e ricco di poli attrattori e spazi di incontro
4. due comparti poco dotati di percorsi ciclabili, quello di S. Carlo e quello di S. Francesco, a nord e nord est del Vecchio Centro, con una diffusa identità residenziale
5. tutta la fascia compresa fra l'asse della Monza – Saronno e il Canale Villoresi, che è dotata di spazi ciclabili soprattutto ad est intorno a conurbazioni di più recente formazione
6. il comparto del Parco del Grugnotorto per il quale è prevista una rivisitazione degli attuali percorsi di natura campestre in relazione ad opere di urbanizzazione previste dalla gestione del parco; proprio in questo periodo è in corso di redazione il Piano della Mobilità ciclopedonale del Parco, che tra l'altro può contare sul nuovo ponte di scavalco della A52 fra Cinisello e Muggiò
7. il comparto del parco di Muggiò, che è limitrofo ed in estensione al precedente e già dotato di una propria rete interna di circolazione ciclopedonale
8. la rete propria della zona industriale compresa fra via Falcone, via dell'Artigianato e via Pavia, che va sviluppata favorendo l'accessibilità ciclabile ai posti di lavoro

9. la rete del quartiere della Taccona, che attualmente è impostata soprattutto su via Carlo Marx e su Piazza Grassi , con estensione a sud fino a Cinisello Balsamo

c) quelli riferiti ad uno specifico servizio:

- § i percorsi di accesso al sistema scolastico
- § i percorsi di accesso ai principali servizi pubblici e commerciali
- § i percorsi di accesso ai luoghi ed attrezzature per il tempo libero
- § i percorsi di accesso ai posti di lavoro.

I percorsi ciclabili, ciclopedonali e solo pedonali con vocazione alla ciclabilità sono riassunti nella tabella analitica dei dati rilevati (vedi appendice)

Dall'esame dei dati riassuntivi di ogni caratteristica esaminata risulta che:

- § ci sono alcuni percorsi che non sono accessibili alle biciclette ma solo ai pedoni; questo aspetto va rivisitato alla luce di una nuova regolamentazione che ne consenta dove possibile un uso bimodale ; il problema è particolarmente sensibile nel controviale del tratto centrale di viale Repubblica e in via Europa
- § la promiscuità con il transito dei pedoni è realisticamente necessario dove manca lo spazio per realizzare spazi dedicati ad ognuna delle modalità, ma andrebbe risolto almeno per le direttrici principali dove sono prevedibili flussi di ciclisti più intensi o più veloci
- § circa la metà dei percorsi esaminati non è esteso per tutta la via o strada che affianca, il che in molti casi convince il ciclista a non utilizzarla ma a mantenersi sempre sulla sede stradale
- § l'illuminazione propria e specifica del percorso ciclabile lo valorizza e ne migliora la sicurezza, tuttavia dato il costo va introdotto quando l'illuminazione stradale è sul lato opposto e risulta insufficiente per i ciclisti, oppure quando per ragioni di sicurezza è necessario evidenziare la presenza del percorso ciclabile limitrofo alla sede stradale
- § la sicurezza degli attraversamenti alle intersezioni fra percorsi ciclabili e strade veicolari va segnalata senza riserve, sia con la segnaletica orizzontale che con quella verticale; in alcuni casi, per esempio il percorso 52 che attraversa la Monza - Saronno, ricorrendo anche a intersezioni semaforizzate

- § dal censimento effettuato risulta che solo un ridotto numero di percorsi ciclabili non è protetto rispetto ai veicoli, cioè non è situato su un marciapiede, non è affiancato da adeguato spartitraffico o non è lontano dai veicoli, e infatti il dato corrisponde all'alto numero di ciclabili in sede propria rispetto a quelli solo in corsia riservata o senza altra separazione
- § un altro aspetto che coinvolge la sicurezza delle infrastrutture ciclabili riguarda la vicinanza del percorso con accessi carrai e pedonali delle proprietà laterali, da cui dovrebbero essere sufficientemente lontani; in certi casi basta aprire una persiana di finestra per colpire un ciclista
- § l'ultima caratteristica analizzata riguarda la necessità di interventi di manutenzione al fondo del percorso e alla segnaletica, e comprende anche i casi in cui è necessario integrare o cambiare quest'ultima perché non appropriata

In generale va segnalata la necessità di pianificare tutti gli elementi di riconnessione fra i segmenti e le tratte esistenti per dare alla rete quel carattere di continuità che la rende credibile ed efficiente, sia nelle relazioni interne sia nelle direttrici intercomunali.

MUGGIO' - ANALISI RETE CICLOPEDONALE ESISTENTE - 2006

N°	LUOGO O VIA	LATO	LUNGH.	LARGH.	ACCESSIBILITÀ CICLABILE	PROMISQUITÀ CON PEDONI	PERCORSO COMPLETO	ILLUMINAZIONE	ATTRAVERS. SICURI	PERCORSO PROTETTO DAI VEICOLI	PERCORSO PROSSIMO AGLI INGRESSI	NECESSITÀ DI MANUTENZIONE E AGGIORNAMENTO SEGNALETICA	
01	Canale Villoresi	sud	ml. 1.810,00	ml. 2,50	si	si	no	propria	si	si	no	no	
02	via Milano est	est	ml. 500,00	ml. 2,50	si	si	si	stradale	si	si	no	no	
03	via Fratelli Bandiera	sud-est	ml. 800,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	no	no	si	si	
04	via Karl Marx	est e ovest	ml. 1.280,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	si	si	si	no	
05	via Sondrio est	nord	ml. 400,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	si	si	no	no	
06	via Mazzini	nord	ml. 560,00	ml. 2,50	si	si	si	stradale	no	no	no	si	
07	via Italia	sud	ml. 820,00	ml. 2,50	si	no	si	stradale	si	si	no	no	
08	via Monte Grappa	sud	ml. 450,00	ml. 2,50	si	si	no	stradale	si	si	no	si	
09	via Europa est	est	ml. 370,00	ml. 1,20	no	si	si	stradale	si	si	si	si	
10	via Europa ovest	ovest	ml. 230,00	ml. 2,00	si	no	no	stradale	si	si	no	no	
11	parco nord - sud	nord-sud	ml. 655,00	ml. 3,00	si	si	si	nessuna	si	si	no	no	
12	via del parco	est - ovest	ml. 560,00	ml. 3,00	si	si	si	nessuna	si	si	no	no	
13	via G. Falcone	est	ml. 900,00	ml. 2,20	si	si	si	nessuna	no	si	no	no	
14	via Pavia nord	nord	ml. 600,00	ml. 2,40	si	si	si	stradale	no	no	no	si	
15	via Pavia sud	sud	ml. 620,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	no	no	si	si	
16	via Figini sud	est e ovest	ml. 1.200,00	ml. 2,20	si	si	no	stradale	no	si	si	si	
17	via dell'Artigianato	nord e sud	ml. 520,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	si	si	si	si	
18	via Alende sud	ovest	ml. 280,00	ml. 2,50	si	no	no	stradale	no	si	no	no	
19	viale della Repubblica nord - est	nord	ml. 580,00	ml. 2,00	no	si	no	stradale	si	no	si	si	
20	via Manara via Moro esterna	-	ml. 330,00	ml. 2,50	si	si	no	propria	no	si	no	no	
21	via Manara via Moro interna	-	ml. 325,00	ml. 2,00	no	si	si	propria	si	si	si	si	
22	via Cadorna via Manara via Moro	-	ml. 255,00	ml. 2,00	no	si	no	stradale	no	si	si	si	
23	via Grandi via De Gasperi	nord - ovest	ml. 150,00	ml. 2,50	si	no	no	stradale	no	si	no	si	
24	via Solforino	est - sud	ml. 180,00	ml. 2,30	si	si	no	propria	no	si	no	no	
25	via Montessori	ovest	ml. 260,00	ml. 1,90	si	si	si	stradale	si	si	si	no	
26	Cascina Prati	est - ovest	ml. 340,00	ml. 3,00	si	si	si	propria	si	si	no	no	
27	via Robecchi	est	ml. 130,00	ml. 2,00	si	si	no	stradale	no	si	si	no	
28	via San Carlo	est - ovest	ml. 60,00	ml. 4,00	si	si	no	propria	no	si	no	no	
29	via Libertà nord	ovest	ml. 110,00	ml. 2,00	si	si	no	stradale	no	si	no	no	
30	via Libertà centro	sud - est	ml. 150,00	ml. 2,00	si	si	no	stradale	no	si	si	no	
31	viale A. Casati	sud	ml. 140,00	ml. 3,00	si	si	no	stradale	no	si	no	no	
32	da via Manzoni a via Silvio Pellico	est - ovest	ml. 100,00	ml. 2,50	no	si	si	propria	no	si	no	no	
33	Via Vigevano	nord - sud	ml. 420,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	no	si	si	si	
34	piazza Grassi		ml. 200,00	ml. 3,00	no	si	si	propria	no	si	no	si	
35	via L. Beethoven	est	ml. 100,00	ml. 3,00	si	si	no	stradale	no	si	no	no	
36	piazza Nenni	est - ovest	ml. 110,00	ml. 2,50	no	si	no	propria	no	si	no	si	
37	da via Sondrio a via del Parco	nord - sud	ml. 200,00	ml. 1,70	si	si	si	nessuna	no	si	no	no	
38	via Sondrio ovest	nord e sud	ml. 400,00	ml. 2,20	si	si	no	stradale	no	si	si	no	
39	da via Sondrio al Parco	nord	ml. 90,00	ml. 3,00	si	si	si	propria	no	si	no	no	
40	via Donizetti	nord	ml. 120,00	ml. 2,20	si	si	no	stradale	si	si	si	no	
41	via M.K.Gandi	sud	ml. 130,00	ml. 2,20	si	si	si	stradale	si	si	si	no	
42	palazzi Gandi - Marx	nord - sud	ml. 250,00	ml. 3,00	no	si	si	propria	si	si	si	si	
43	da via Legnano a via del parco	nord - est	ml. 115,00	ml. 2,20	si	si	no	nessuna	si	si	no	no	
44	Via Bixio	ovest	ml. 185,00	ml. 2,50	si	si	no	stradale	no	si	no	si	
45	Madonna del Castagno	est	ml. 170,00	ml. 3,00	si	si	no	propria	no	si	no	no	
46	Via Figini nord	-	ml. 85,00	ml. 4,00	si	si	no	stradale	no	no	no	si	
47	via Alende nord	nord - sud	ml. 160,00	ml. 3,00	si	si	si	propria	no	si	no	si	
48	Via King	nord	ml. 170,00	ml. 2,20	si	si	no	stradale	si	si	si	no	
49	Via la Pira	ovest	ml. 145,00	ml. 2,50	si	si	no	stradale	si	si	no	si	
50	Velodromo (via robecchi)	ovest	ml. 200,00	ml. 2,20	si	si	si	propria	no	si	no	no	
51	da via Leonardo da Vinci a via Italia	nord - sud	ml. 110,00	ml. 2,00	no	si	si	propria	no	si	no	si	
52	da via della Ricostruzione a via Magenta	nord - sud	ml. 150,00	ml. 2,00	si	no	si	propria	no	si	no	si	
53	viale della Repubblica nord - ovest	nord	ml. 100,00	ml. 1,90	si	si	no	propria	si	si	no	si	
54	viale Rimembranze viale Libertà	sud - est	ml. 100,00	ml. 3,00	si	si	no	stradale	no	si	no	si	
TOTALE PECORSI CICLOPEDONALI					ml. 17.075,00	ciclabili 45	senza pedoni 5	completo 27	propria 17	attr. Sicuri 22	protetto 48	lontani 36	aggiornata 30
TOTALE PERCORSI SOLO PEDONALI					ml. 2.300,00	non ciclabili 9	con pedoni 49	incompleto 27	stradale 32	attr. Insicuri 32	esposto 6	prossimo 18	da aggiornare 24
TOTALE DATI					ml. 19.375,00	totali 54			nessuna 5				

## 3.0 PROGETTO DI PIANO

### 3.1 OBIETTIVI DI PIANO

Obiettivi principali del piano della mobilità ciclabile sono:

- la continuità della rete, tale da renderla un sistema di spostamento affidabile e preferibile ai percorsi sulle strade per il traffico motorizzato
- la sicurezza della rete, quindi con caratteristiche di separazione se su strade trafficate o se lontane da esse, e di promiscuità solo se su strade a bassa presenza di traffico
- la efficienza della rete in riferimento a specifici servizi:

- § i collegamenti intercomunali
- § l'intermodalità
- § i percorsi di accesso al sistema scolastico
- § i percorsi di accesso ai principali servizi pubblici e commerciali
- § i percorsi di accesso ai luoghi ed attrezzature per il tempo libero
- § i percorsi di accesso ai posti di lavoro.

L'impostazione del Piano della Mobilità Ciclabile tiene conto delle risultanze del censimento eseguito nella prima fase e della gerarchia definita nella fase di diagnosi .

Per impostare il piano di sviluppo della rete ciclabile nel sistema urbano vengono individuati due SISTEMI principali ( vedi tavole fase di Diagnosi):

- **una maglia fondamentale** destinata a garantire i collegamenti di maggiore sviluppo e quelli intercomunali
- **una maglia locale impostata per zone interne omogenee** che rappresentano unità di quartiere con caratteristiche comuni e prive di divisioni

Il piano di sviluppo della rete ciclabile prevede gli interventi necessari a raggiungere tali obiettivi, pertanto essi sono distinguibili in due gruppi:

- gli **elementi di completamento della rete fondamentale** che tendono a darle soluzione:
  - incrementando i collegamenti nord – sud
  - integrando le direttrici esistenti con nuovi elementi
  - collegando la rete di Muggiò alle località confinanti e alle direttrici territoriali
- le **principali riconessioni fra le zone interne** che tendono a risolvere il sistema interno generale :
  - riconnettendo fra di loro le singole zone per realizzare una rete interquartieri

- completando le reti di ogni zona interna dandole carattere di continuità e cercando di fare in modo che in ogni quartiere e in prossimità di ogni polo attrattore passi un percorso ciclabile attrezzato

### 3.2 TIPOLOGIE DI INFRASTRUTTURA

La progettazione degli itinerari ciclabili è regolamentata dalle norme contenute nel Decreto Ministero LLPP n° 557 del 30/11/1999 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” che al Capo I° Art 4, c.1 I recita:

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Nel presente Piano si è puntato a sviluppare la rete esistente mantenendo il più possibile la previsioni di piste e percorsi in sede propria, solo ciclabili ( tipo a) ma prevalentemente anche ciclopedonali ( tipo c) ) in linea col carattere prevalente delle piste e dei percorsi esistenti a Muggiò, dove la distinzione fra sede solo ciclabile e gli spazi per le altre modalità è difficilmente realizzabile per la limitatezza degli spazi pubblici a disposizione, soprattutto nelle conurbazioni meno recenti.

Nello stesso spirito qualora i nuovi itinerari previsti non possano essere attrezzati tutti in sede propria, si sviluppano seguendo strade secondarie o comunque a basso tenore di traffico veicolare ( tipo d ). Pertanto è possibile che in alcuni segmenti di nuovi itinerari ciclabili ( che nelle tavole sono tratteggiati ) non siano previste vere e proprie piste nè corsie riservate, ma solo “ *interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste nelle direttive ministeriali 24/06/95, rallentatori di velocità – in particolare ad effetto ottico e con esclusione dei dossi- ecc., che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.*”

Il Piano prevede la localizzazione delle nuove infrastrutture sul territorio comunale rimandando alla fase di attuazione esecutiva l'esatta specificazione di tipologia fra quelle indicate dal Decreto Ministeriale, che potrà essere affrontata e risolta già in fase di progettazione preliminare.

### 3.3 INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Per raggiungere gli obiettivi indicati si sono individuati alcuni percorsi che in parte sono realizzabili già ora per la disponibilità degli spazi necessari, in parte sono da attuare reperendo preliminarmente gli spazi necessari, quindi intervenendo sia in sede di pianificazione urbanistica sia in sede di gestione edilizia. Alcune condizioni di realizzabilità vengono create da questo stesso piano Urbano del Traffico tramite nuove norme nell'assetto di alcune strade di Muggiò, sia destinandole a senso unico sia sopprimendo la possibilità di sosta su alcuni lati stradali, e prevedendo le opportune soluzioni di attraversamento per le strade principali, che rappresentano i più delicati nodi di riconnessione fra zone interne.

Pertanto la rete del Progetto di Piano è costituita:

- A** - dalla rete esistente, su cui eseguire alcuni interventi di riqualificazione già individuati e censiti, e dai segmenti in fase di esecuzione
- B** - da nuove ciclabili realizzabili immediatamente ( I° Fase ) grazie alla sussistenza delle condizioni necessarie, e che possono anche comprendere segmenti dove non si realizza una vera e propria pista appartenendo a percorsi inseriti su strade a bassa promiscuità con i veicoli e senza disponibilità di spazio, o su sentieri esistenti
- C** - nuove ciclabili di cui è indicato il tracciato di massima ma che vanno previste in sede di pianificazione attuativa o risolte in sede di gestione edilizia ( II° Fase)

Pertanto per il **completamento della rete fondamentale** si propongono i seguenti nuovi itinerari:

- un **anello di circonvallazione urbana** ( tratti 15 – 02 – 03 ) impostato sul proseguimento da via Monte Grappa attraverso la nuova Strada Intercomunale, in via Edison , un segmento da ricavare nel P.A.n°T1, un attraversamento di XXV Aprile, un segmento sul confine con Lissone in prossimità dei nuovi parcheggi BRICO, poi sulla nuova ciclabile sui parcheggi interrati in via IV novembre, il transito su via Cantore normata a senso unico, da qui il transito su via C.Battisti e su via Abba per arrivare ad attraversare via Mazzini con sbocco su via Beato Angelico e poi su via Tiziano. Da qui l'anello può sfruttare la direttrice "alta" del Canale Villoresi o quella più "bassa" di via Pavia-Sondrio per andare a ricongiungersi ad ovest con via Monte Grappa attraversando Viale della Repubblica ( 06 e 07 ) e via Italia.
- un **tratto sul lato sud di viale della Repubblica fino a via Mazzini** ( tratto 04 ), riconnettendo quello recente ad ovest con quello esistente ad est, che sono entrambi sul lato nord

- **un asse di interconnessione al confine nord fra la nuova Strada Intercomunale, via Libertà e la ciclabile della SS 36 ( tratto 01 )**
- **un proseguimento verso sud della ciclopedonale esistente in via Milano ( tratto 13 ),** proseguendo su via Confalonieri per dirigersi verso Cinisello
- **un proseguimento della ciclabile esistente su via Falcone ( tratto 19 )** verso sud in affiancamento al previsto collegamento con via Baradello di Monza

e per la **riconnessione fra zone interne** si prevedono i seguenti nuovi elementi:

- tre nuovi itinerari nord – sud con relativi attraversamenti dell'asse Viale della Repubblica – via Mazzini: tratto 28 fra il canale Villoresi e il Centro COOP; tratto 24 e 06 da via Magenta a via Turati; tratto 08 in via Manara
- un itinerario nord – sud intermedio fra quelli di via Libertà e via XXV Aprile, seguendo la sequenza via Padova –via Galvani , tratto 14
- un itinerario nord – sud intermedio fra quelli di via Europa e via Falcone seguendo la sequenza via Modigliani – via Figini con relativo ponte , tratti 17 e 18
- un itinerario est – ovest da via De Nicola a via Bixio con nuovo attraversamento di viale Europa , tratto 10
- un itinerario est – ovest con attraversamento della nuova strada intercomunale Desio-Muggiò-Nova fra la RSA e viale delle Rimembranze, tratto 25 e 26
- un itinerario est – ovest di collegamento fra la zona industriale a sud-est e la Taccona, con riconnessione fra l'estremità sud di via Figini e via Fratelli Cervi, tratto 20

Tutti gli itinerari e i tratti di nuova pianificazione possono appartenere sia alla I° che alla II° fase di attuazione e sono elencate nel seguente **ELENCO DETTAGLIATO**

Nella tavola D è rappresentata la simulazione di una ipotesi di rete definitiva con la rete dei poli urbani principali. La nuova rete di previsione incrementa la rete esistente di circa ml 12.000 , che vanno ad aggiungersi ai ml 17.000 esistenti o in attuazione, portando la dotazione comunale a quasi trenta km di percorsi ciclabili

**PERCORSI CICLABILI O CICLOPEDONALI IN PROGETTO**

n°	TAV	LUOGO O VIA	DA	A	LATO	LUNGH.	NOTE
CICLOPEDONALI IN 1° FASE	01	via Venezia	via Libertà	Lissone	sud	ml. 560,00	proprietà sentiero campestre
	02	circonvallazione est	via XXV Aprile	via Mazzini	ovest	ml. 940,00	verificare confine comunale
	03	via Mazzini - via Sanzio - via Giotto	via Mazzini	PII	sud - est	ml. 240,00	attraversamento viale Repubblica
	04	viale Repubblica sud - via Sanzio	via Silvio Pellico	via Giotto	sud	ml. 1.500,00	verificare proprietà (f)
	05	viale Repubblica	via Pira	Nova Milanese	nord - ovest	ml. 195,00	completamento percorso
	06	via Magenta - via Cavallotti	viale Repubblica	via Italia	sud - est	ml. 410,00	attraversamento viale Repubblica
	07	viale Repubblica - via S. Pellico	pista esistente	via S. Pellico	nord	ml. 40,00	completamento percorso
	08	via Manara	via Villorosi	via Moro	est	ml. 210,00	attraversamento viale Repubblica
	09	incrocio via Repubblica - via Mazzini	via San Rocco	via Beato Angelico	nord	ml. 140,00	attraversamento viale Repubblica
	10	via De Nicola - via Bixio	via Turati	via Manara	sud	ml. 650,00	attraversamento via Europa
	11	via Meda	via De Nicola	via Croce	est	ml. 85,00	riqualificazione percorso pedonale
	12	via Fratelli Cervi - via Beethoven	via Confalonieri	via Giovanni XIII	nord - est	ml. 330,00	riqualificazione percorso pedonale
CICLOPEDONALI IN 2° FASE	13	via Confalonieri	via Santa Giuliana	piazza don Minzoni	est	ml. 635,00	riqualificazione strada
	14	via Padova - via Galvani	via Venezia	viale A.Casati	misto	ml. 870,00	verificare proprietà (b)
	15	via Edison	via Libertà	Via XXV Aprile	nord	ml. 815,00	esecuzione integrato al PII
	16	via San Francesco	ex Brico	Lissone	sud - est	ml. 275,00	collegamento tra piste
	17	via Moro - via Modigliani - via Manara	viale Repubblica	via Figini	misto	ml. 625,00	Compatibilita con nuova strada
	18	via Figini	via Monza	via dell'artigianato	indipendente	ml. 225,00	completamento percorso
	19	via Falcone Sud	via Pavia	Monza	ovest	ml. 335,00	realizzata insieme a strada
	20	da via Figini a via Fratelli Cervi	via Figini	via Fratelli Cervi	indipendente	ml. 480,00	reperire sedime su prato
	21	via Pio XII	via Confalonieri	Via Beethoven	sud	ml. 160,00	servizio scuole
	22	via Grandi	via De Nicola	Via De Gasperi	ovest	ml. 110,00	collegamento tra piste
	23	Villorosi	ponte Superga	via Solferino	nord	ml. 120,00	completamento percorso
	24	via Turati - via De Gasperi - via Ricostruzione	via De Nicola	via Ricostruzione	ovest	ml. 400,00	verificare proprietà (b)
	25	viale Rimembranze	via Borsellino	via Libertà	indipendente	ml. 645,00	attraversamento strada D-M-N
	26	via Borsellino	via Italia	Via Montessori	ovest	ml. 175,00	collegamento tra piste
	27	nuova strada di PRG verso Nova	via Monte Grappa	Nova Milanese	nord - est	ml. 420,00	completamento percorso
	28	campagna verso Ovest	Villorosi	viale Repubblica	indipendente	ml. 450,00	attraversamento viale Repubblica

TOTALE DATI ml. 12.040,00

### 3.4 CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

Viene qui indicata la destinazione urbanistica delle aree in cui sono previste le nuove infrastrutture per la ciclabilità, in tutti quei casi in cui la destinazione non è quella di “sede stradale” tutta via in sede di progetto esecutivo è possibile che i tracciati vengano posizionati diversamente.

#### **pista n°. 1 -**

tratto (b) azzonamento F2 attrezzature di rilevanza sovracomunale

#### **pista n°. 2 -**

tratto (b) azzonamento T2 insediamento di attività terziarie  
soggetta a disciplina specifica  
verde pubblico al gioco ed allo sport  
tratto (c) azzonamento R7 residenza

tratto (d) azzonamento R7 residenza

tratto (f) azzonamento MU2 verde pubblico al gioco ed allo sport  
delimitazione P.E.E.P  
itinerario pedonale protetto

#### **pista n°. 3 -**

attraversamento regolato da PRG

tratto (a) transito in una delimitazione di PE

tratto (b) transito in una delimitazione di PE

tratto (c) azzonamento T11 insediamento di attività terziarie  
soggetta a disciplina specifica

#### **pista n°. 4 -**

tratto (b) azzonamento PII (3) attraversa sul confine

tratto (d) azzonamento T10 insediamento di attività terziarie

tratto (f) azzonamento T9 insediamento di attività terziarie

#### **pista n°. 5 -**

tratto (a) azzonamento T1 insediamenti attività terziarie

tratto (b) perimetrazione di P.E.

#### **pista n°. 8 -**

transito in una delimitazione di PE  
verde pubblico al gioco ed allo sport

#### **pista n°. 9 -**

tratto (a) verde pubblico al gioco ed allo sport

tratto (b) dipende dalla realizzazione dell'incrocio di  
viale repubblica - via mazzini - via beato angelico

#### **pista n°. 14 -**

Tratto (b) azzonamento F2 attrezzature di rilevanza sovracomunale  
parcheggio pubblico  
verde pubblico, al gioco ed allo sport

#### **pista n°. 15 -**

tratto (c) azzonamento T1 insediamento di attività terziarie  
soggetta a disciplina specifica  
traziarie nel centro urbano  
azzonamento D3

#### **pista n°. 16 -**

tratto (b) parcheggi pubblici

**pista n° 17 -**

tratti (a) e (b) sono inseriti paralleli a una nuova strada non ancora inserita nel PRG

tratto (a)	azzonamento T10	insediamento attività terziarie verde pubblico, al gioco ed allo sport
tratto (b)	azzonamento 2MU8	lotto P.E.E.P residenziali di espansione verde pubblico, al gioco ed allo sport
tratto (c)	azzonamento R9	residenza verde pubblico, al gioco ed allo sport

**pista n° 18 -**

tratto (b)	azzonamento E2	insediamenti finalizzati alla salvaguardia ecologica
		itinerario pedonale protetto

**pista n° 20 -**

itinerario pedonale protetto

**pista n° 23 -**

verde pubblico, gioco e allo sport

**pista n° 24 -**

Tratto (b)	azzonamento TR	insediamento di attività terziarie con Quota massima di residenza pari 50%
	azzonamento T13	insediamento di attività terziarie soggetta a disciplina specifica
	azzonamento D3	terziarie nel centro urbano verde pubblico, al gioco ed allo sport
		parcheggi pubblici
		itinerario pedonale protetto
		attrezzature di interesse comune
tratto (c)	attrezzature di interesse comune	

**pista n° 25 -**

tratto (a)	verde pubblico, gioco e allo sport
------------	------------------------------------

**pista n° 26 -**

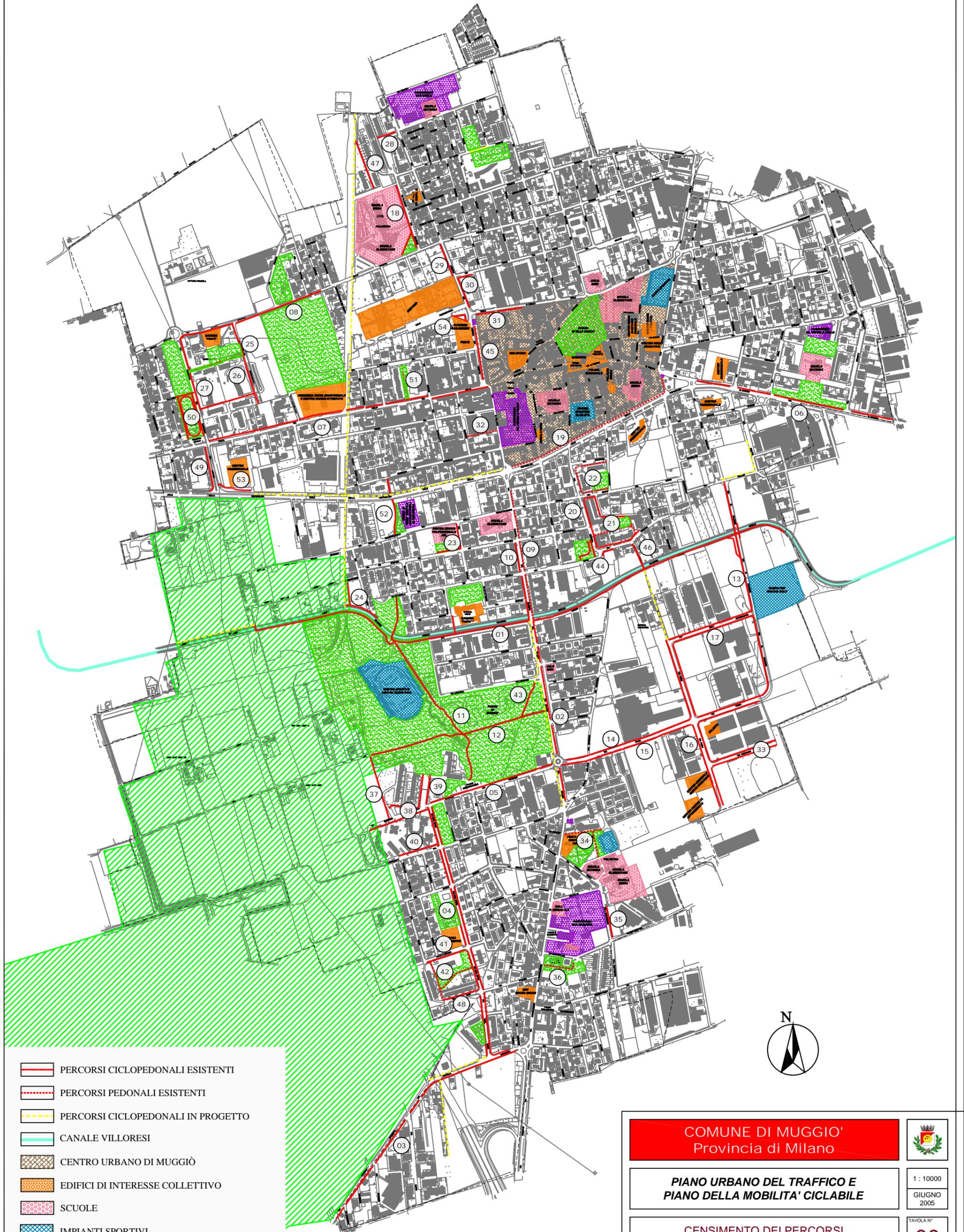
tratto (b)	azzonamento 2MU6	lotto P.E.E.P verde pubblico, al gioco ed allo sport
------------	------------------	--

**pista n° 28 -**

tratto (a)	azzonamento E1	parco agricolo urbano
------------	----------------	-----------------------

**3.5 SCHEMI GRAFICI DI PIANO**

- Tav. A - Rete globale con poli urbani 1/5000 , con distinzione fra esistenti, prima fase e seconda fase.
- Tav. B - Rete globale su PRG 1/5000
- Tav. C - Percorsi ciclopedonali in progetto in fascicolo formato A4 rilegato a spirale contenente N° 28 schede dei nuovi percorsi ciclopedonali e un quadro di unione dei percorsi.
- Tav. D - Rete ciclopedonale completata con poli urbani e extra urbani e rete ciclopedonale con poli scolastici 1/10000
- Tav. E - Fasi di sviluppo della rete ciclopedonale. 1/10000 con distinzione fra esistenti, prima fase e seconda fase.



-  PERCORSI CICLOPEDONALI ESISTENTI
-  PERCORSI PEDONALI ESISTENTI
-  PERCORSI CICLOPEDONALI IN PROGETTO
-  CANALE VILLORESI
-  CENTRO URBANO DI MUGGIO'
-  EDIFICI DI INTERESSE COLLETTIVO
-  SCUOLE
-  IMPIANTI SPORTIVI
-  EDIFICI RELIGIOSI
-  PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
-  PARCO SOVRACOMUNALE DEL "GRUGNOTORTO"

**COMUNE DI MUGGIO'**  
Provincia di Milano



**PIANO URBANO DEL TRAFFICO E  
PIANO DELLA MOBILITA' CICLABILE**

1 : 10000  
GIUGNO  
2005

**CENSIMENTO DEI PERCORSI  
CICLOPEDONALI ESISTENTI**

TAVOLA N°  
**00**

Dott. Arch. Sandro Gnetti  
Via G. Ugolini, 3 - Monza  
Ordine Architetti P.P.C.  
della Provincia di Milano n.2353

Dott. Ing. Massimiliano Valsecchi  
C.so Martiri della Lib. , 46 - Lecco  
Ordine Ingegneri  
della Provincia di Lecco n.296